

Saab 9-5 Aero Wagon 2002–05

NEVS-brevet onsdag 9 januari

1. Volvo Cars sätter nytt försäljningsrekord, passerar 600 000 sålda bilar 2018
2. Volvo installerar kameror som ska vaka över förarna.
3. Redan möjligt för alla svenskar att beställa Teslas Model 3
4. Audi visar utvecklingsarbetet bakom e-tron
5. Här rullar världens första Kia Stinger-polisbil
6. Provkörning av Rolls-Royce Cullinan
7. Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport, 3,8-liters boxersexa och 425 hk för bana
8. Hyundai går steget längre med nytt koncept
9. Vi testar på svenska vägar: Så mycket drar bilarna i verkligheten
10. Fortsatt få som vill köpa bil på nätet
11. Så fuskar bilhandlarna – struntar i moms och skruvar mätarna
12. Provkörning av Ford Sierra Cosworth RS 500
13. Peppigt paket!
14. Roligaste bilmärket!
15. Quiz: C-bilar
16. Grattis Lancia Gamma!

1. Volvo Cars sätter nytt försäljningsrekord, passerar 600.000 sålda bilar 2018

Pär Brandt

2019-01-04, 10:31

Det går bra för Volvo och för femte året i rad (!) sätter man nytt försäljningsrekord. 642 253 bilar såldes under 2018.



Det var 2015 som Volvo **Cars** uppnådde drömgränsen en halv miljon sålda bilar och 2018 passerade man nästa milstolpe och sålde 642.253 bilar. Det är en ökning med 12,4 procent jämfört med fjolåret.

Speciellt glädjande är att Volvo Cars äntligen fått bra snurr hos de amerikanska handlarna. Under 2018 ökade försäljningen med 20,6 procent till 98.263 bilar. Där är det främst nya Volvo XC60 som hjälper till och drar, men under 2019 får man även draghjälp av den "inhemska" S60 som byggs i Charleston, South Carolina.

Många biltillverkare har fått uppleva en kraftig inbromsning i Kina, där försäljningen stagnerat från att tidigare visat tvåsiffriga uppgångar varje år. Men Volvo Cars kunde öka 14,1 procent även under 2018 och sålde 130.593 bilar i Kina.

I Europa ökade Volvo Cars med 6,4 procent, även det ett styrkebesked då flera premiumtillverkare upplevt en kraftigt försämrad försäljning när WLTP-normen infördes under hösten.

Volvos mest sålda bil under 2018 blev (som vanligt) XC60 med 189.459 bilar, följd av XC90 som sålde 94.182 bilar. På tredjeplats hittar vi V40/V40 CC som sålde 77.587 bilar och strax därefter nykomlingen XC40 som sålde 75.828 bilar under 2018. Inom kort lär Volvo Cars redovisa de ekonomiska resultaten och då får vi se hur vinstutvecklingen varit.



[Volvo Cars ökar omsättning och försäljning – men vinsten halverades under tredje kvartalet]



[Volvo Cars redovisar den största kvartalsvinsten någonsin – 4,2 miljarder för Q2 2018]



[Volvo Cars sätter nya rekord 2017 – 571.000 sålda bilar och 14 miljarder i vinst]



[Volvo Cars fantastiska bedrift – fördubblat bilproduktionen på tio år]



[Volvo slog drömgränsen – 503.127 bilar sålda under 2015]



[Quiz: Vad kan du egentligen om Volvo? Testa här!]



[Volvo flyttar produktionen av V60 från Torslanda till Gent]



[Volvo V90 Cross Country polisbil – se den byggas hos Volvo Specialvagnar]

2. Volvo installerar kameror som ska vaka över förarna.

Bytbils redaktör 2019-01-03

Inom de närmaste 12 månaderna finns såna kameror som extrautrustning



De kallas spionkameror, och en del fruktar att ”storebror” nu ska granska varje fel förarna kan tänkas göra vid ratten. Men Volvo menar att kamerorna ska ge en rad fördelar.

– Kamerorna är väldigt avancerade och kan t ex avgöra en förares glukosnivå genom att se pupillerna. Så om vi ser ett hälsoproblem kan vi larma en anhörig eller sjukhus, säger Atif Tariq, digital chef på Volvo.

– Bilarna kan se kundernas hälsostatus och i framtiden avstressa dom på väg hem från jobbet.

Den engelska sajten CarMagazine är först ut med nyheten om Volvos nya kameror i bilen som övervakar föraren och som kommer att fås som extrautrustning under 2019.

Det här är förstås ett nytt stort steg i Volvos vision att skapa ännu säkrare bilar. Projektet har pågått under en längre tid. Redan 2014 filmades förare i Shanghai för att Volvo skulle lära sig mer om vad som händer när man blir stressad i stadstrafik.

Och Volvo har jobbat hårt med kamerateknik i sina autonoma körtester, där de drog många lärdomar. Nu anser man att tekniken är så fulländad att kamerorna ska lanseras i år, för alla förare som vill ha det som extrautrustning.

Atif Rafiq värvades till Volvo 2017 för att ”leda företagets digitala transformation” och han har lång erfarenhet av företag som Yahoo, Amazon och McDonalds:

– Användarna kommer snabbt att lita på de extremt smarta kamerorna, säger han. Din bil kommer att känna igen dina individuella behov och ge dig rätt Google-appar, sätta klimatanläggningen efter dina behov och mycket mer.

– Och bilderna som kameran tar kommer inte att kopplas ihop med dig som individ, inte heller att spridas. Däremot öppnar det för en ny värld av biometriska möjligheter.





Redaktören bytbil

NyTeknik

3. Redan möjligt för alla svenskar att beställa Teslas Model 3

Johan Kristensson

2019-01-04, 14:26

En månad efter att reservationshållare fick möjlighet att beställa sin Tesla Model 3 öppnas nu designstudion för alla svenskar.



Tesla Model 3 Performance

På fredagsförmiddagen öppnade Tesla designstudion för Model 3 även för svenskar som inte sedan tidigare har lagt en reservation, meddelar företaget i ett pressmeddelande. Det är därmed möjligt för alla svenskar att beställa Model 3 i någon av de två versioner som hittills är tillgängliga, det vill säga Long Range Dual Motor AWD och värstingmodellen Performance. De får räckvidder på 560 respektive 530 kilometer enligt den nya körcykeln WLTP.

Priserna blev kända i början av december. Då blev det också möjligt för svenska reservationshållare att lägga sin beställning. Priset blir från 650 200 kronor respektive 767 200 kronor före bonusavdraget på 60 000 kronor.

Den billigaste varianten som i USA ska kosta 35 000 dollar (ett pris som inte går att valutakonvertera direkt till svenska kronor) är ännu inte möjlig att beställa.

Läs mer: Tesla: 2019 täcker vi hela Europa med laddare

Att det redan nu är möjligt för samtliga svenskar att lägga beställningar röner besvikelse hos somliga kommentatorer på det svenska entusiastforumet Tesla Club Sweden.

Då får svenska kunden sin Tesla

"Tesla har lånat mina pengar när dom behövde. Nu visade det sig att köplatsen inte var värd någonting och Tesla verkar klara sig utan mina pengar så jag avbokade", skriver en användare.

Andra påpekar att reservationen kan komma att visa sig värdefull när den billigare modellen med kortare räckvidd blir möjlig att beställa:

"Lite märklig logik med de som väljer att avboka pga detta tycker jag. Hade man kvar sin bokning igår så är det väl oftast för att man väntar på SR? (SR=Standard Range reds anm). På SR kan man nog räkna med ordentlig kö och det är väl precis i det scenariot man vill ha sin reservation?", skriver en annan kommentator.

Leveranserna för de reservationshållare som beställde i december påbörjas i februari, enligt Tesla. Den som lägger sin beställning i dag får sin bil i mars, enligt uppgift i designstudion.





Tesla: 2019 täcker vi hela Europa med laddare

Musks utbrott under krisen: "Stick och kom inte tillbaka"

Här är svenska prislappen för Tesla Model 3

4. Audi visar utvecklingsarbetet bakom e-tron

Patrick Ekstrand, 2018-12-31

Audi har släppt en "dokumentärfilm" som visar utvecklingsarbetet bakom e-tron. Den helelektriska bilen, som har fått fina recensioner, bland annat av tidningen Elbilens chefredaktör efter en provkörning i Namibia, ska enligt planen snart börja levereras.



Omkring 15 000 kunder har beställt bilen, men de första leveranserna har försenats till följd av en nödvändig mjukvaruuppdatering. Som vi tidigare har rapporterat har detta lett till att kunder i Tyskland har börjat skruva på sig, eftersom de är oroliga att de har köat förgäves, men den klausul i kontraktet som har väckt farhågor i Tyskland gäller inte svenska kunder.

Då Audi inte är den enda biltillverkaren som är på väg ut med nya helelektriska bilmodeller talar allt för att antalet elbilar på svenska vägar kommer att explodera under året.



***FILM**: https://youtu.be/7Fij8W6_wNw*

MotorMagasinet

5. Här rullar världens första Kia Stinger-polisbil

Pierre Kjellin

19 december 2018, 15:03

Den lanserades 2017 och är Kias första riktiga premiumsportvagn. Nu har den australiska polisen fått upp ögonen för toppversionen Stinger GT.



Polisen i Australien har de senaste åren stått inför ett delvis angenämt bekymmer; eftersom både GM-ägda bilmärket Holden och Ford förra året lade ned sin all sin biltillverkning i Australien så kan Australiens polismyndigheter inte längre köpa in nya generationer av sina favoritbilar Holden Commodore och Ford Falcon.

Så Australiens polis har tvingats ut på jakt och utprovande av presumtiva polisbilar bland världens övriga biltillverkare. Och de olika polismyndigheterna har fastnat för lite olika bilar, vilka alla dock har en gemensam nämnare – stora bilar med stora och effektstarka motorer.

I Australiens nordöstra delstat Queensland har polisen fastnat för Kias prestandasedan Stinger och i somras satte man de första 50 bilarna i trafik.

Versionen Queensland-polisen valde var förstås Stinger GT med Kias 3,3 liter stora och turbomatade V6-bensinare som ger 370 hästkrafter och ett vridmoment på 510 newtonmeter. Så småningom ska hela Queenslands polisbilsflotta om 200 bilar vara utbytt till nya Kia Stinger-bilar.

Queensland-polisen innebar också världspremiär för Kia Stinger som polisbil.

I flera andra australiska delstater har dock polismyndigheterna gjort delvis andra val av fordon. Flera, däribland New South Wales i väster, har valt BMW 5-serien och då det för australiska bilägare udda valet dieselmotor, det vill säga BMW 530 d. Övergånge till dieseldrivet innebär att man nästintill halverar bränsleförbrukningen jämfört med hos föregående polisbilar av märkena Holden och Ford vilka hade stora och törstiga bensin-V6:or under huven.

New South Wales-polisen har också valt ett antal Chrysler 300 SRT.



GM-bilen Holden Commodore var tidigare en mycket populär bil hos Australiens polismyndigheter, en traditionell bakhjulsdriven sedan med stor turbomatad V6 bensinmotor.



Innan Holden lade ned sin tillverknig i Australien hann man sälja en hel del Holden Insignia (d.v.s en förklädd Opel Insignia) till landets polismyndigheter.



Flera av Australiens polismyndigheter har valt BMW 530 d, en udda fågel i ett land där bilisterna föredrar bensindrivet.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Provkörning av Rolls-Royce Cullinan

Hans Hedberg 5 januari 2019

Att bilindustrin aldrig ligger på latsidan är Rolls-Royces allra senaste ett tydligt bevis på. Liksom hos vanliga ”dödliga” bilköpare är det högbyggd suv som är melodin i finklassen, men ändå inte. Cullinan är Rolls-Royce första fyrhjulsdrivna modell. Vi smakar anrättningen på Autobahn, bergsvägar och givetvis i skogen.



”Herre på täppan”. Jag får inte tvångstanken ur skallen när jag lotsar bjässestora Rolls-Royce Cullinan genom Münchens eftermiddagstrafikrusning. Visserligen är det trångt om utrymmet och bilen jag sitter i kostar i runda slängar fyra miljoner kronor. Minst. Ändå infinner sig lugnet i körningen, som hos alla Rolls-Royce finns ett inneboende lugn hos farkosten och att sitta en våning upp underlättar för överblick och kontrollkänsla.

Som alltid inför mötet med nya bilar bygger man upp förväntningar. Jag ska inte sticka under stol med att även jag sållade mig till allehanda uttryck inom motorjournalistskrået att ”en Rolls-Royce kan inte vara suv”. Man kör på i gamla invanda hjulspår liksom. Men högmodet hos Cullinan går hem, nästan så att man kan härröra till förra seklets början då firmans första bil – 40/50 ”Silver Ghost” – blev omtalad som världens bästa bil. Ser för mitt inre hur den tidens bjässe brakade fram mellan alla slott och herresäten på engelska landsbygden, trotsade lera och grus på hästskjutsvägar. Då stämmer Cullinan helt plötsligt mitt i prick.



Hantverk och utförande är av gammaldags slag och vi gillar det!
En förarplats med inbyggt lugn.

När BMW köpte Rolls-Royce för drygt 20 år sedan var tyskarna konsekventa, byggde upp teknik och varumärke för att säkra titeln som ”världens bästa bil”. År 2003 kom nya Phantom – den sjunde i R-R-ordningen – resten är nutidshistoria. En ny Phantom VIII har för övrigt sett dagens ljus och med Cullinan öppnar man även upp dörren rejält för en bil även i vardagen. Redan Ghost och särskilt coupén Wraith samt cabrioleten Dawn har riktat in sig på att inte vara privatchaufförskörda. Med Cullinan kommer även barnfamiljer att kunna bruka sin Rolls-Royce.

För första gången i företagets historia öppnar bakluckan hela vägen upp till taket och baksätet är fällbart i smart 40/20/40-split. I vanlig ordning har den tvådelade bakluckan tillägnats säreget R-R-namn, ”The Clasp”. En finess som går att beställa till är ”Viewing Suite”, ett par uppfällbara läderklädda picknick-sitsar som ligger gömda i den nedre bakluckan. Kan ju vara käckt på någon bakluckeloppis.

Ingen biltillverkare verkar vilja hoppa över suvsegmentet. Sportbilsmärken som Ferrari och Aston Martin är i full gång med sina kommande modeller som svar på förra årets best Lamborghini Urus, till och med Lotus kommer inom några år med sin Volvo XC-inspirerade sportsuv. Allt började med Porsche Cayenneslansering 2002 för att möta Range Rover,

Mercedes ML och BMW X5 – sedan har allt rullat på. I nuläget är det endast McLaren och Koenigsegg som proklamerat att de inte kommer med något högbygge.

Lämnar München-myllret bakom mig, kör ut på Autobahn A9 riktning norrut mot Dachau. Sniffar på toppfarten 250 km/h då och då, accelerationen är sugande upp till 200 km/h, sedan går det lite tyngre, men motståndet är litet i alla farter. Detta trots en frontarea av herrgårdsstorlek.

V12-motorn har den klassiska slagvolymen 6,75 liter och är utrustad med dubbelturboteknik. Liknande konfiguration – typbeteckningen för maskinen är N74B68 – har BMW 760 sedan länge.



Delad baklucka, givetvis elektriskt manövrerad.
De bakre hjulhusen stjäl plats, men utrymmet räcker till.

Åttaväxlad automatlåda ”8HP” levereras av tyska ZF. Finliret är samstämmigt men just turboöverladdningen stökar till det vid farter i mellanregistret. Orsaken är att turbosnurrorna laddar på ordentligt redan från botten, maximalt vridmoment 850 newtonmeter levereras direkt vid låga 1 600 r/min.

Vid 50-60 km/h uppkommer ett litet, men ack så förargligt, ryck som inte hör hemma hos en Rolls-Royce där just enkel samstämmig kraftutsöndring alltid varit märkets paradgren. Vi pratar nu givetvis om ytterligheter av i-landsbekymmer, men kraven på en ny Goodwoodare är också skyhöga.

På Autobahn är det fortfarande stenåldersmentalitet som gäller, särskilt när Range Rover-ägare hinns upp eller får syn på Cullinan i fjärran. I tre fall av tre fäller oberoende av varandra Range-ägare plattan i mattan för att kappköra. Alla tre Range Rovers är lika toksvart tuffa och sugna på att gasa, det slår aldrig fel. Cullinan hänger ledigt med de fartglada öprodukterna, men jag slår av och svänger av motorvägstypen ”Nummer Eins” i världen.

På kurvig landsväg stämmer nämligen Cullinan ännu bättre. Och när asfalten byts mot snirkligt grusad skogsväg kanske allra bäst. Kan inte påminna mig själv om att jag någonsin styrt mellan tallar och boskap på ett mer komfortabelt vis. Chassit sväljer underlaget perfekt, trots bamsestora hjul med lite däcksskuldra. Markfrigången är i suv-sammanhang endast dryga 19 centimeter men trycker du i Offroad-knappen skickas karossen upp ytterligare fyra centimeter. Perfekt när man inte orkat skotta undan framför uppfarten efter nattens snödump eller vid svampstället som ligger en bit ut längs skogsbilvägen.

Rolls-Royce vill att livet ska vara enkelt, därför finns bara en enkel knapp för terrängkörning. Visserligen finns det i undermenyer till körsystemet möjlighet att styra drivlinans grad av aktivitet, men automatiken fungerar alldeles utmärkt.



Accelerationen är sugande upp till 200 km/h, sedan går det lite tyngre, men motståndet är litet i alla farter.

Provbilen är i extra lyxigt utförande kallat ”Theatre Configuration” vilket innebär att det annars praktiska nerfällbara tresitsbaksätet ersatts med dubbla fåtöljer separerade av en fet mittkonsol med bland annat inbyggd vinkyl. Anrättningen innebär även att bagage- och kupéutrymme är helt separerade med en fast vägg. Där rök den flexibiliteten åt fanders. Bekvämt är det förstås och ska laggen med får man väl skicka dessa med en annan Cullinan. För så fungerar det även i lyxpremiumklassen, inget kommer gratis.

Utrustningslistan för provbilen är långtifrån fullklottrad, ändå närmare en miljon kronor påslag upp från ingångspriset på knappa 3,5 miljoner kronor. Smakar det så kostar det. Benämningen ”suv” ogillas för övrigt av engelsmännen i Goodwood som i stället önskar att Cullinan ska betitlas ”Offroad Capable Rolls-Royce”. Det får vara hursomhelst med den saken, ”superlyxsuv” beskri-ver i alla fall vad det handlar om.

Direkta konkurrenter till Cullinan finns inte, förutom det sedvanliga premiumgänget som alla spelar en eller två ligor lägre. Men jag hade nog skippat just denna Rolls och i stället lagt all kosingen på en fyrdörrars Ghost och kompletterat med en hyfsad begagnad Cadillac Escalade 6,2 V8 för den årliga toppturen till fjälls.

Det här är nytt!

Terrängduglig Högst ett fåtal i Sverige kommer nyttja 4×4-kapaciteten upp till fjällets toppstuga. Gott så.

Architechture of Luxury Rolls-Royces nya aluminimbaserade byggteknik. Bidrar till lättvikt trots omfånget.

Fällbart För första gången kan du fälla baksätesryggen hos en Rolls-Royce. Därtill i proportionerna 40/20/40.



Hög taklinje bidrar till det egna utseendet.
Det öppna panorama-taket ryms inuti innertaket.

Rolls-Royce Cullinan

Pris 3 459 000 kronor.

Motor Bensin. Längsmonterad 12-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Dubbelturbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 92,0/84,6 mm, cylindervolym 6 749 cm3. Max effekt 571 hk (420 kW) vid 5 000 r/min, max vridmoment 850 Nm vid 1 600 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning Elservo. Vändcirkel 13,2 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd fram 8,5 tum, bak 9,5 tum. Däck fram 255/45 R22, däck bak 285/40 R22.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 330, längd 534, bredd 200, höjd 184, spårvidd f/b 170/167. Markfrigång 19. Tjänstevikt 2 797, maxlast 493, max släpvagnsvikt 2 700. Tank i.u. liter. Bagagevolym (VDA-liter) 526 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 5,2 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC) Stad 2,24, landsväg 1,09, blandad körning 1,50 l/mil. CO2 341 g/km.

Bränsleförbrukning (WLTP) Låg 2,75, medium 1,65, hög 1,34, extra hög 1,39 l/mil. CO2 366 g/km.

Garantier Nybil 4 år, rostskydd 6 år. Skatt: 25 557 kronor per år de tre första åren, därefter 5 420 kr/år.

Rivaler



Bentley Bentayga Mulliner
Lyxigaste Bentayga i Mulliner-uförande är slösande i det mesta, men är en storlek mindre i allt jämfört med Cullinan.
Pris: 3 000 000 kronor.



Range Rover SV Autobiography
För en spottstyver – hälften – av Cullinans pris får man den största och lyxigaste Range Rovern som gödslar med utrymme, lyx och kompressormatad V8-motor med 565 hk.
Pris: 2 214 000 kronor.



GALLERI
Rolls-Royce Cullinan 2019
34 bilder

7. Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport, 3,8-liters boxersexa och 425 hk för bana

Pär Brandt, 2019-01-03, 22:25

Snälla Porsche, lova att inte ändra på något till gatversionen. Racebilen har alla rätta delar, inklusive sugmotor på 425 hk. Det får gärna den gatlegala modellen också ha!



En härlig, högkompad sugmotor med 12,5:1 i kompressionförhållande. Kan det bli bättre?

Porsche Motorsport har snickrat ihop en ny version av 718 Cayman GT4 Clubsport, som ska byggas på beställning för privata kunder och raceteam. Om alla rykten stämmer följs racebilen av en gatmodell i höst och vi ber en stilla bön – vända mot Weissach – att ingenting ändras.

Istället för en turbofyra har Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport den trofasta boxersexan på 3,8 liter och givetvis är det en SUGmotor! Toppeffekten är höjd med 40 hk och nu finns det 425 hästar att tillgå vid 7.500 rpm. Max vrid är 425 Nm vid 6.600 rpm. Transmissionen består av en sexstegad dubbelkopplingslåda och en mekanisk diffspärr i bakaxeln.

I grunden har Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport samma främre hjulupphängning som 911 GT3 Cup. Runt om sitter bromsskivor i gjutjärn med diametern 380 millimeter. Vikten är 1.320 kilo.

En nyhet hos 718 Cayman GT4 Clubsport är att Porsche utvecklat en ny typ av armerad epoxiplast för karossdelar. Istället för kolfiberarmering använder man olika växtdelar, som hampa. De viktbesparande delarna, bland annat dörrarna, gör att man sparar 130 kilo jämfört med en Cayman GTS.

Porsche Motorsport har utvecklat banbilen i två versioner: "Trackday" för privata kunder som vill ha en riktig kul bansmiskare och "Competition" som är avsedd för tävling. Trackday kostar 134.000 euro plus nationella tillägg som skatt och moms. Då ingår fasta (ej justerbara) stötdämpare samt hjälpsystem som ABS och antispinn (som kan kopplas ur).

I kupén till Trackday finns en svetsad säkerhetsbur, racestolar och sexpunktsbälte. Brandsläckare och 80-liters säkerhetstank ingår också. Luftkonditionering finns att tillgå. Båda modellerna har katalytisk avgasrening och 18-tums fälgar.

De som ska tävla väljer Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport "Competition" och då får man ställbara stötdämpare, säkerhetstank på 115 liter och en bromsvåg för att justera bromsbalansen mellan främre/bakre hjulaxlarna. Tre pneumatiska luftcylindrar ingår för att snabbt kunna lyfta upp bilen vid depåstopp och fälgarna har centrummutter för att lika snabbt få loss och på hjulen. Även ratten har snabbfäste för att kunna tas av. Priset för Competition-modellen är 157.000 euro, plus skatter.

Föregångaren till nya Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport, från 2015, byggdes i 421 exemplar och motorsportchefen Fritz Enzinger är övertygad om att nya bilen överträffar den nivån:

"Den nya Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport har fått mer racinggener än sin föregångare," säger Fritz Enzinger. "Och den har betydligt fler hästar, högre downforce och en bättre cockpit för föraren." Båda versionerna är beställningsbara direkt och de första bilarna är redo att levereras till kund i februari.



Porsche Cayman GT4 blir brutalt snabb med 385 hk



PROV: Porsche 911 GT3 mot Porsche Cayman GT4



Porsche Cayman GT4: "För folk som gillar att köra"



Test: Tre dunderburkar – Audi TT RS mot BMW M2 och Porsche 718 Cayman GTS



PROV: Porsche Cayman GT4 – värd all väntan!



Porsche 718 GTS – ny mittmotormodell med 365 hk

elbilen

8. Hyundai går steget längre med nytt koncept

Patrick Ekstrand

2019-01-04

Hyundai har smygvisat sitt senaste koncept inför premiären på teknikmässan CES. Eller rättare sagt: Deras ingenjörer verkar ha tappat koncepterna.



Elevate, som den sydkoreanska biltillverkarens senaste skapelse heter, är inte som alla andra bilar. När terrängen blir för tuff börjar den att gå över hindren. Att den gående bilen är eldriven är självklart, vi är ju inne i 2019.

Än så länge har företaget inte sagt något om specifikationerna, men fordonet har en rad användningsområden. Det kan till exempel användas som ambulans i jordbävningsdrabbade områden och det finns säkert ett gäng militära tillämpningar. Den skulle också vara användbar efter att stormar som Alfrida dragit fram och förvandlat vägar till hinderbanor.

PATRICK EKSTRAND

9. Vi testar på svenska vägar: Så mycket drar bilarna i verkligheten

Erik Söderholm, 2018-12-27, 11:51, uppdaterad 2018-12-27, 14:40

Vår förbrukningsrunda avslöjar hur mycket bilen drar, egentligen.



Du som hängt med i bilbranschen de senaste åren vet att gapet mellan förbrukningssiffran som biltillverkarna själva anger och hur mycket bilen faktiskt drar i verklig trafik fortsätter öka.

Den officiella siffran mättes tidigare i NEDC-körcykeln som var ökänt "snäll" och i princip var omöjlig att komma ned i för många bilförare. Men inte heller den nya WLTP-körcykeln är helt rättvisande.

I våra tester mäter vi alltid förbrukningen i en särskild förbrukningsrunda som är ungefär 30 mil lång. Den går i stadstrafik, på landsvägar och på motorvägar, och vi byter förare ofta för att kompensera för olika körstil.

I den här artikeln har vi samlat ihop de bästa och sämsta modellerna och delat upp dem i kategorierna elbilar, laddhybrider samt bensin- och dieselbilar.

Du som är prenumerant antingen på papperstidningen eller digitalt får också se de exakta förbrukningssiffrorna – alltså hur mycket bilen drog i vårt test.

Elbilar

Bilmodell	Uppgiven förbrukning	Testförbrukning	Skillnad
Hyundai Kona 1,6 T-GDI 4WD Aut Style	6,7	9,8	46%
Tesla Model X 100D	20,8	30,2	45%
Tesla Model S 100D	18,9	25,4	34%

VW e-Golf	12,7	16,4	29%
Hyundai Ioniq Electric	11,5	14,7	28%
Hyundai Ioniq Electric	11,5	14,6	27%
Volkswagen e-Golf	12,7	16	26%
Tesla Model S 90D	18,9	23,8	26%
BMW i3s	14,3	18	26%
Nissan Leaf	14,6	18,1	24%
BMW i3s	14,3	17,6	23%
Tesla Model S 75D	18,6	21	13%
BMW i3S	14,3	15,1	6%
Nissan Leaf	14,6	15,4	5%
Renault Zoe R110	17,8	18,5	4%

Förbrukningen anges i kWh/100 km.

Laddhybrider

Bilmodell	**Uppgiven förbrukning**	**Testförbrukning**	**Skillnad**
Porsche Panamera Turbo S E-hybrid	2,9	16,6	472%
Volvo V90 T8	2	9,1	355%
Mitsubishi Outlander PHEV	1,7	7,6	347%
Volvo XC60 T8 AWD	2,1	8,7	314%
Hyundai Ioniq plug-in	1,1	4,4	300%
Toyota Prius Plug-In Hybrid	1	4	300%
Volvo XC60 T8 AWD	2,1	8,4	300%
Kia Optima PHEV SW	1,4	5,6	300%
BMW 530e	2	7,6	280%
VW Passat GTE Sportscombi	1,6	5,7	256%
VW Golf GTE 1,4 Plug-In Hybrid	1,7	5,9	247%

Kia Niro 1,6 Gdi Plug-In Hybrid	1,3	4,5	246%
Mini Cooper S E Countryman All4 Plug-In Hybrid	2,1	7,2	243%
Mercedes E 350 e	2,5	8,3	232%
Mercedes GLC 350 e 4Matic	2,5	8,3	232%

Förbrukningen anges i l/100 km.

Bensin- och dieselbilar

Bilmodell	**Uppgiven förbrukning**	**Testförbrukning**	**Skillnad**
BMW M4 CS	8,4	22,8	171%
Audi RS4 Avant	8,8	20,5	133%
Porsche 911 Carrera T	9,5	17,8	87%
Mercedes-AMG E 63 S 4Matic+	8,8	16,4	86%
BMW 520d Automat	4,1	7,2	76%
BMW M5	10,5	17,9	70%
Volvo V90 D5 AWD	4,9	8,3	69%
Ford Mustang GT	12,4	20,9	69%
Audi A4 TFSI 190 S tronic Avant	5	8,4	68%
Audi A4 TDI 190 S tronic Avant	4,2	7	67%
BMW M5	10,5	17,2	64%
Porsche 911 Turbo S	9,1	14,9	64%
Mercedes E 220d Automat	3,9	6,3	62%
Alfa Romeo Stelvio Super 2,2 210 AT8 AWD	4,8	7,7	60%
Jaguar XF 20d Automat	4,3	6,8	58%
Mercedes GLC 220d 4Matic aut	5	7,9	58%
Hyundai i30 N Performance	7,1	11,2	58%
VW Passat Sportscombi 1,4 TSI	5,1	8	57%

BMW 530d xDrive Touring	5,3	8,3	57%
Lexus NX300h AWD	5,3	8,3	57%
Volvo XC40 D4	5	7,8	56%
Toyota Yaris HSD 100 hk	3,3	5,1	55%
Citroën C3 PureTech 82	4,7	7,2	53%
Mercedes GLE 400 4Matic	8,5	13	53%
Skoda Superb Combi 1,4 TSI	5,2	7,9	52%
Mercedes E 350d Kombi	5,6	8,5	52%
Toyota C-HR 1,8 HSD	3,8	5,7	50%
Jaguar F-Pace 30d AWD	6	9	50%
Volvo S90 D4 Automat	4,4	6,6	50%
Ford Focus RS Edition	7,7	11,5	49%
BMW 530d xDrive Touring	5,3	7,9	49%
Volvo XC40 D4 AWD	5,1	7,6	49%
BMW X3 xDrive 20d	4,9	7,3	49%
Volvo V60 D4	4,5	6,7	49%
Ford S-Max 2,0 TDCi 180 MPS iAWD	5,8	8,6	48%
Audi Q5 2,0 TDI q 190 S tronic	5	7,4	48%
Porsche Macan S Diesel	6,1	9	48%
VW Golf 1,5 TSI 150 DSG	4,9	7,2	47%
VW Golf 1,5 TSI DSG	4,9	7,2	47%
Audi A4 Avant 2,0 TDI quattro S tronic	4,5	6,6	47%
Mercedes GLC 220 d 4 Matic	5	7,3	46%
Volvo V60 T6 AWD	7,4	10,8	46%
Peugeot 308 SW GT BlueHDI 180	4,6	6,7	46%
Volvo XC60 D5 AWD	5,5	8	45%
Audi Q2 2,0 TFSI q S Tronic Sport	6,4	9,3	45%

Mercedes-AMG E 63S 4Matic+ Kombi	9,1	13,2	45%
BMW 120i	5,8	8,4	45%
Kia Niro Hybrid	3,8	5,5	45%
Jaguar E-Pace D180 AWD	5,6	8,1	45%
Cadillac CTS-V	13	18,8	45%
BMW 540d xDrive	5,2	7,5	44%
Volvo V60 D4 Classic	4,3	6,2	44%
Volvo XC40 T3 Bas Edition	6,2	8,9	44%
BMW X5 xDrive 35i	8,5	12,2	44%
Mercedes A 200 7G-DCT	5,3	7,6	43%
Nissan Micra IG-T 90	4,4	6,3	43%
Peugeot 3008 SUV PureTech 130	5,1	7,3	43%
Jaguar XF Sportbrake 25d AWD	5,8	8,3	43%
Toyota Auris Touring 1,8 HSD	4	5,7	43%
Toyota Prius 1,8 HSD	3,3	4,7	42%
Renault Koleos Energi dCi 175 4WD X-tronic	5,9	8,4	42%
Volvo XC40 T5 R-design	7,1	10,1	42%
Range Rover Velar D300	6,4	9,1	42%
Skoda Karoq 1,5 TSI 150	5,5	7,8	42%
Mercedes C 180 T	6	8,5	42%
Volvo V90 Cross Country D5 AWD	5,3	7,5	42%
Audi A7 50 TDI quattro	5,8	8,2	41%
Mercedes CLS 350 d 4Matic	5,8	8,2	41%
Land Rover Discovery 2,0 SD4 HSE	6,4	9	41%
VW Tiguan GT 2,0 TDI 190 DSG 4Motion	5,7	8	40%
Audi Q5 2,0 TDI q 190 Stronic	5	7	40%

Audi A3 1,5 TFSI S tronic	5	7	40%
BMW X2 xDrive 20d	4,8	6,7	40%
Porsche 718 Cayman	6,9	9,6	39%
BMW 630d Gran Turismo xDrive	5,9	8,2	39%
Skoda Kodiaq 2,0 TDI 190 DSG7 4x4	5,7	7,9	39%
Hyundai Ioniq Hybrid	3,9	5,4	38%
Renault Clio Energy Tce 90	4,7	6,5	38%
Audi A5 Sportback 2,0 TDI S tronic	4,2	5,8	38%
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio	9	12,4	38%
Opel Insignia Sports Tourer 1,5 DI Turbo	6,1	8,4	38%
Suzuki Swift 1,2 90 hk	4	5,5	38%
Opel Astra 1,4 Turbo Ecotec	5,4	7,4	37%
Kia Niro Hybrid	3,8	5,2	37%
Volvo V90 D4 AWD	4,9	6,7	37%
BMW X3 M40i xDrive	8,2	11,2	37%
Volvo XC60 D4 AWD	5,2	7,1	37%
Audi Q8 50 TDI quattro	6,6	9	36%
Honda Civic Type R	7,7	10,5	36%
VW T-ROC GT 2,0 TSI 4Motion DSG	6,8	9,2	35%
Audi A6 Allroad Quattro 3,0 TDI 218 Stronic	5,7	7,7	35%
Ford Fiesta 1,0 T EcoBoost 100 hk	4,3	5,8	35%
Kia Sorento 2,2 CRDi AWD	6,6	8,9	35%
Jeep Compass 1,4 Multiair 4WD Limited	6,9	9,3	35%
Renault Alaskan dCi 190	6,9	9,3	35%
Mitsubishi L200 2,4D	7,5	10,1	35%
Volvo V90 CC D4 AWD	5,2	7	35%

Nissan Qashqai 1,6 DIG-T	5,8	7,8	34%
Audi S5 Sportback 3,0 TFSI quattro	7,3	9,8	34%
BMW M2 Coupé	7,9	10,6	34%
Audi SQ5 3,0 TFSI quattro	8,5	11,4	34%
Porsche Panamera Turbo Sport Turismo	9,4	12,6	34%
Mercedes-AMG GLC 43 4Matic	8,7	11,6	33%
Mercedes GLE 350d Coupé 4Matic	7,8	10,4	33%
Opel Mokka X 1,4 Turbo 4x4 AT6	6,4	8,5	33%
Volvo XC40 T5 AWD	7,1	9,4	32%
Seat Ateca 1,0 TSI	5,3	7	32%
Porsche 911 Carrera T	9,5	12,5	32%
Mercedes E 220 d All-Terrain 4Matic	5,1	6,7	31%
Kia Rio 1,25 MPI	4,8	6,3	31%
Porsche Macan GTS	9	11,8	31%
Audi A4 Allroad 2,0 TDI q 190 S tronic	4,9	6,4	31%
Seat Leon Cupra	6,9	9	30%
Volvo V90 CC D5 AWD	5,6	7,3	30%
Volvo XC60 T5 AWD	7,3	9,5	30%
Volvo XC60 T5 AWD	7,3	9,5	30%
Volvo XC90 D4 AWD	5,7	7,4	30%
BMW X3 30d xDrive	5,7	7,4	30%
Hyundai i30 1,4 Turbo	5,4	7	30%
BMW 440i xDrive Gran Coupé	7,1	9,2	30%
Audi TT RS Coupé	8,2	10,6	29%
Subaru XV 2,0i	6,9	8,9	29%
VW Golf 2,0 TDI 150 DSG	4,5	5,8	29%
Porsche Cayenne	9,4	12,1	29%

Porsche 911 GT3	12,7	16,3	28%
VW Tiguan 1,4 TSI 150 4Motion	6,8	8,7	28%
Mini Countryman Cooper All4	6,1	7,8	28%
Alpine A110	6,1	7,8	28%
Alpine A110	6,1	7,8	28%
Opel Grandland X 1,2 Ecotec 130	5,1	6,5	27%
VW Arteon GTR 2,0 TSI 4Motion	7,3	9,3	27%
VW Tiguan 2,0 TDI 190 GT 4M	5,7	7,2	26%
BMW 320d xDrive Touring	5,1	6,4	25%
Mercedes X 250 d 4Matic	7,9	9,9	25%
BMW 750i xDrive	8,1	10,1	25%
Porsche 718 Cayman GTS	8,2	10,2	24%
Audi A6 50 TDI quattro	5,5	6,8	24%
Seat Ibiza 1,0 EcoTSI	4,7	5,8	23%
Ford Ranger Wildtrack 3,2 TDCi aut	8,7	10,7	23%
VW Polo 1,0 TSI 95 hk	4,4	5,4	23%
Mini Countryman Cooper S All4 Aut	7,1	8,7	23%
Mazda CX-5 2,2 D 175 AWD	5,8	7,1	22%
Audi Q2 1,4 TFSI S tronic Sport	5,4	6,6	22%
Seat Ibiza 1,0 TSI 115 hk	4,7	5,7	21%
Porsche GT3 Touring	13,3	16,1	21%
Porsche Panamera 4S	8,1	9,8	21%
Porsche Cayenne S	9,2	11,1	21%
VW Amarok DoubleCab Highline TDI 224 4M	7,8	9,4	21%
VW Passat Alltrack GTS 2,0 TDI 240 DSG 4Motion	5,8	6,9	19%

VW Golf 1,4 TSI	5,3	6,3	19%
VW Arteon GTS 2,0 TDI 240 4Motion	5,9	7	19%
VW Tiguan TSI 220 GT 4Motion	7,7	9,1	18%
Mazda 3 2,0 (165 hk)	5,8	6,8	17%
Ferrari 812 Superfast	14,9	17,4	17%
Porsche 911 GT3 RS	12,8	14,9	16%
Honda Civic 1,5 VTEC Turbo	5,8	6,7	16%
Mercedes-AMG GLC 63 AMG S Coupé 4Matic	10,7	12,3	15%
Kia Sportage 1,6 2WD	6,7	7,7	15%
Honda HR-V 1,5 i-VTEC	5,4	6,2	15%
VW Golf R	7,1	8	13%
Dodge Challenger SRT Hellcat	19,9	22,4	13%
Opel Insignia Grand Sport 2,0 CDTI 170	5,2	5,5	6%
Mazda MX-5 Roadster 2.0	6,6	6,8	3%
Kia Stinger GT 3,3 T-GDI AT8 AWD	10,6	10,8	2%
Morgan 3 Wheeler	8,1	7,6	-6%

Förbrukningen anges i l/100 km.



Nytt dieseltest med skrämmande resultat: Inte en enda bilmodell godkänd

Ny studie visar: Amerikanska körcykeln är helt överlägsen den europeiska

Ny studie: Skillnaden i förbrukning fortsätter öka – kostar dig 4.400 kronor om året

Erik Söderholm

sverigesradio

10. Fortsatt få som vill köpa bil på nätet

Lovisa Svedlund 2019-01-04 kl 09.28

Sedan millennieskiftet har analytiker inom bilindustrin siat om att bilköparna är på väg ut på internet. Men än är e-handeln svag, och de flesta föredrar att gå till bilhallen.



Klicka på: https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=7121989

Håkan Liljemärker går i tankarna att köpa ny bil. Han sitter i baksätet på en visningsbil hos en av Stockholms bilhandlare.

Innan köpet vill han få en känsla för de olika modellerna.

– Passar den mig storleksmässigt, känns det som att pengarna jag ska lägga på detta är värt det och stämmer den överens med mig som person?

Analytiker inom bilindustrin har länge siat om att bilköparna är på väg ut på internet. I Sverige har de flesta stora biltillverkare och ett par bilhandlare erbjudit sina kunder att genomföra köp helt via nätet, sen knappt 20 år tillbaka.

En tanke var – och är – att köparen lägger allt mindre vikt vid att först uppleva bilen i verkliga livet.

Men i Sverige har e-handeln inte haft några framsteg och även om undersökningar säger att många kan tänka sig att köpa bil på nätet, visar forskning vid Stockholms universitet att försvinnande få skulle välja det framför andra alternativ.

Även branschorganisationen Bil Sweden förklarar, i motsats till analytikerna, att de flesta bara använder nätet som komplement.

– Kunden söker information på nätet och sen åker man till en handlare och provkör bilen. Bilen är ju en stor kostnad för hushållen så det är klart man är väldigt noggrann, säger Jessica Alenius som är vice vd.

Men trots nästan 20 år av misslyckade försök med e-handel, tror hon att analytikerna kommer få rätt.

– Den gradvisa förflyttningen kommer att öka men hur fort den går är för tidigt att säga.

Håkan Liljemärker som tagit sig till bilhandlaren är däremot mer tveksam.

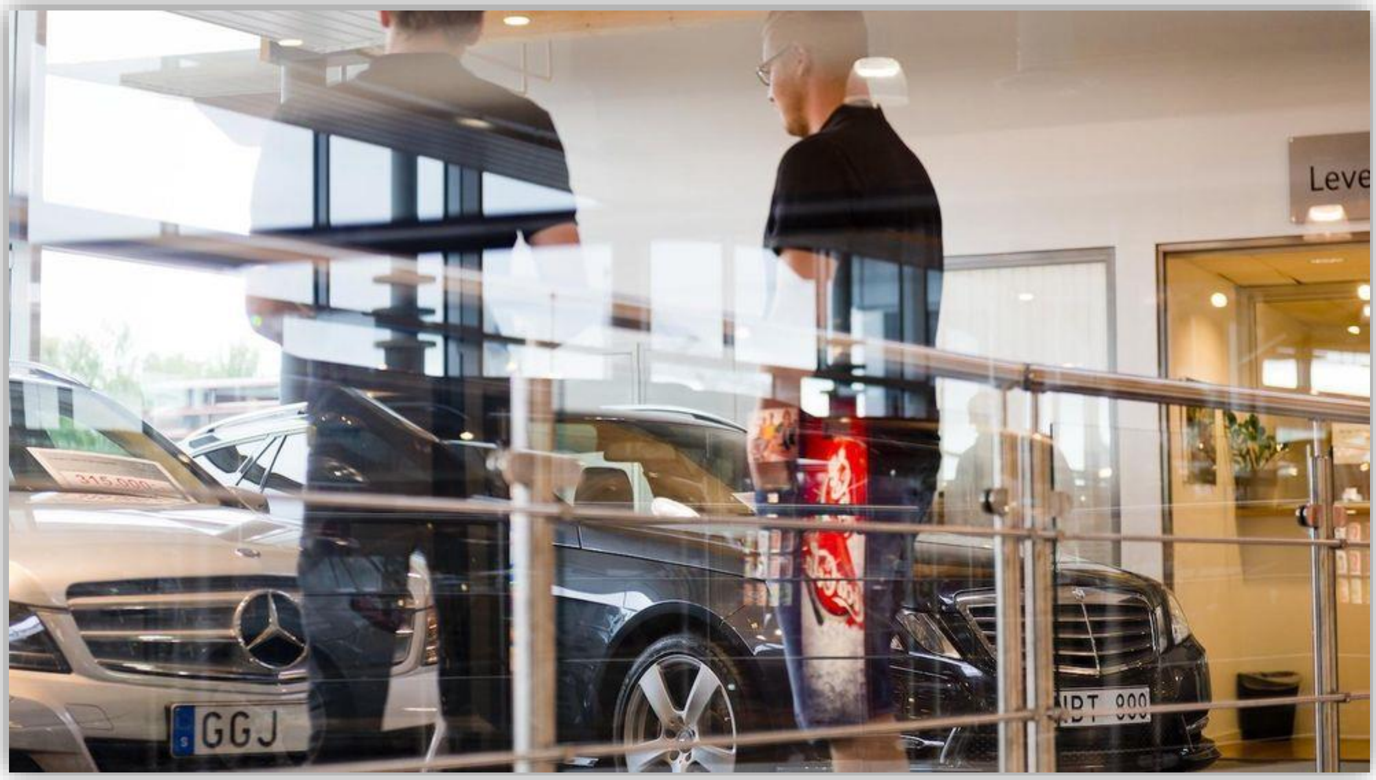
– Det är möjligt att man ändrar sig men det är såpass mycket pengar, så att prova det kommer nog aldrig försvinna helt tror jag.

11. Så fuskar bilhandlarna – struntar i moms och skruvar mätarna

Erik Söderholm

2015-08-13, 09:14, uppdaterad 2019-01-02, 10:38

Det är du som bilköpare som drabbas när vissa bilhandlare fuskar vid importen av nästan nya bilar. "Ibland känns det som att vi bara skrapar på ytan", säger Mats Berntsson på Skatteverket. Så här skyddar du dig.



Skatteverket kraftsamlar nu mot de fuskande bilhandlarna som struntar i att betala moms. "Det är pengar som bara försvinner och som gör det svårare för seriösa handlare att konkurrera. Vi får naturligtvis inte tag på alla skumraskföretag. Vi kommer ju in sent, när de redan har börjat handla", säger Mats Berntsson på Skatteverket.

Importbilen som du tittat på kan i själva verket vara mätarskruvad – och den kan ha importerats till Sverige utan att bilhandlaren betalade moms. På så sätt tjänar bilhandlaren stora pengar. En del återförsäljare har satt det här fusket i system och fusket kan omsätta så mycket som 100 miljoner kronor årligen.

auto motor & sport har talat med en bilhandlare som inte är auktoriserad för något särskilt bilmärke. Trots att han själv inte fuskar med momsen drabbas han ändå eftersom fuskföretagen kan hålla lägre priser. Även bilköparna drabbas av det här bedrägeriet, och det drar ned ryktet för alla bilhandlare som inte är auktoriserade.

"De här bilhandlarna har råd att dumpa priserna på grund av sina enorma marginaler, men det har inte vi vanliga handlare. Jag säljer inga direktimporterade bilar just för att alla är så skeptiska till dem, på grund av mätarfusk och annat", säger bilhandlaren som vill vara anonym.

- **Så fuskar bilhandlarna – bedrägeri för 100 miljoner**

- **Så många skrotade bilar rullar på vägarna – köparna är lurade**

"Vi har hyfsad koll på de allra värsta"
Skatteverket har koll på drygt 80 målvaktsbolag "men det finns säkert fler", säger Mats Berntsson, som är områdesansvarig för införsel av motorfordon på Skatteverket. Mellan 2012 och 2014 köpte de här svenska bolagen in bilar, motorcyklar och maskiner för 400 miljoner kronor och momsen på det blir 100 miljoner.
"Även om vi inte hittar allt fusk kommer vi ganska långt. Vi har hyfsad koll på de allra värsta. Och vi utvecklar hela tiden nya system för att upptäcka fusket snabbare", säger Mats Berntsson.

• Hur stora belopp rör det sig om?
"Vi har ingen riktig siffra men låt oss säga 100 miljoner kronor per år bara för målvaktsbedrägerierna. Sedan tillkommer svarthandel i övrigt, bulvanhandel med vinstmarginalbeskattning och de krockskadade 'Litauenbilarna' som importeras från USA. Ibland känns det som att vi bara skrapar på ytan."

• Har någon blivit åtalad för bilfusket?
"O ja. Vi har ett färskt fall där en person fick mellan ett och ett halvt och två års fängelse och det är ganska mycket när det gäller ekonomisk brottslighet. Ett annat exempel är en finsk handlare som sålde husbilar för 30 miljoner – kolsvart. Det slår väldigt illa mot den etablerade handeln."

- **"Hälften av alla bilhandlare kommer försvinna"**

Steg för steg: Så går fusket till
1. De svenska handlarna letar efter nyare, exklusiva bilar som rullat långa sträckor, ofta mellan 20.000 och 35.000 mil, på utländska annonssajter.

2. När bilhandlaren hittat en bil kontaktas säljaren och priset prutas ned så mycket som möjligt. När handlaren samlat på sig några bilar (ofta mellan tre och tio bilar åt gången) åker hen till Tyskland och köper dem in dem kontant till ett svenskt målvaktsbolag utan att betala moms. Målvakterna i de här bolagen kan vara ungdomar i gymnasiet som får en dyr mobiltelefon eller 'gubbarna på torget'.

3. Eftersom bolaget är momsregistrerat kan man handla momsfritt i till exempel Tyskland i stor omfattning. Bolagen ska redovisa momsen som köpare i Sverige och ta ut full moms när bilen säljs. Men istället redovisar man ingenting.

4. När bilen kommer till Sverige ändras miltalet och bilhandlarna köper tomma serviceböcker som sedan fylls i för att passa den "nya" mätarställningen, ofta mellan 6.000 och 12.000 mil. I vissa fall åtgärdas också växelspak, stol, ratt och pedaler för att det höga miltalet inte ska synas.

5. Sedan registreringsbesiktigas bilen och får ett svenskt registreringsnummer. Nu kan bilen i vissa fall vara värd nästan dubbelt så mycket som nettopriset i Tyskland.

6. Bilen läggs ut på Blocket, ibland som privatannons och ibland som företagsannons hos stora bilfirmor. Den säljs till en ovetande kund som nu alltså åker runt med en bil som gått betydligt längre än uppgett, och som handlaren dessutom inte betalat moms för. "Ingenting märks förrän det är dags för service eller bilen går sönder", säger vår källa.

Så skyddar du dig mot bilhandlarfusket

Alldeles för billig? Om man ser att bilen är importerad och priset är lågt jämfört med vad andra, likadana bilar kostar, alltså om den är onormalt billig, är risken stor att det fuskas med momsen.

Priset på inköpskvittot? Man kan kontakta Transportstyrelsen och begära ut dokumentationen från ursprungskontrollen, där finns till exempel inköpskvitton.

Ta en Carfax-rapport. Man kan också köpa en Carfax-rapport för att undvika krockskadade bilar. Där finns ibland också historik för mätarställningen men inte för alla bilar.

Inga kontanter! Om bilaffären ska göras upp med kontanter är det heller inte bra. Det finns egentligen bara en anledning till att kräva kontanter vid ett bilköp: det är en svart affär som inte ska synas.

Ring verkstaden. Om du får reda på var bilen är köpt och servad kan du ringa till återförsäljaren eller serviceverkstaden och fråga vilken mätarställning bilen hade, och vad den såldes för.

Kan jag som privatköpare tvingas betala momsen efter köpet?

Som privatperson kan du inte bli skyldig att betala om någon annan har fuskat med momsen, men det finns ett undantag. Om bilen räknas som ny – alltså om den rullat mindre än 600 mil eller är mindre än sex månader gammal – kan även en privat bilköpare tvingas betala moms. Då kommer ett kravbrev på 25 procent moms och 20 procent skattetillägg. "Jag vet ett fall med en stackare som köpte en oregistrerad husbil i Jönköping. Den kostade 690.000 kronor och du kan ju räkna själv hur dyrt det blev...", säger Mats Berntsson på Skatteverket.



[Bli inte lurad – här är bilhandlarnas åtta vanligaste knep]



[Tre av tio bilhandlare struntar i att svara på vårt mejl]

12. Provkörning av Ford Sierra Cosworth RS 500

Linus Pröjtz 3 januari 2019

Ford Sierra RS Cosworth blev genom Evo-versionen RS 500 en enorm motorsportframgång världen runt och dessutom en ikon inom gatbilshobbyn. Vi hyllar fenomenet och kör RS 500 – nummer 359 av 500 tillverkade.



Motorsport. Själva anledningen till att både Ford Sierra RS Cosworth och RS 500 föddes. Det var på racerbanorna och inom rallycross de främst skulle kämpa – och som de kämpade världen runt. RS 500 var långt ifrån världens mest balanserade bil – men den hade motoreffekten. Vilket räckte till att utplåna i stort sett allt motstånd under några år.

Och nu ska vi köra RS 500. Att hitta en Sierra RS 500 i strikt originalskick visar sig vara lättare sagt än gjort – även i England. Av de 500 tillverkade bilarna (alla såldes just i England) så modifierades troligtvis 700 av dem – ni hajar skämtet? Fast just här och nu kan jag inte annat än tacka min lyckliga stjärna och njuta av att vi accepterade avsteg från originalskick.

Vårt exemplar, den 359:e tillverkade, är ett av de bästa exemplaren på jordklotet och ser standard ut på alla sätt och vis. Bilen är helrenoverad till bättre än nyskick, men det är inte därför jag njuter. Låt mig i stället beskriva det så här. Tvåans växel, jämn gas – 3 000 r/min. Sedan – plattan i mattan. Varvtalsstegringen börjar, men det går inte monumentalt snabbt. Snarare hyfsat snabbt upp mot 4 000 r/min och det märks tydligt vad som händer – turbon bygger upp sitt laddtryck. Ljudet är lite rått och inte så finstämt.

Sedan händer något. Eller, rättare sagt så händer allt på samma gång. Det stora Garrett T04 turboaggregatet har byggt upp laddtrycket och då finns det ingen återvändo. Kicken kommer näst intill precis vid 4 000 varv och bakhjulen vrider loss när den trimmade maskinen släpper loss sina 460 hästar – fjärran från originalets 224 hästar. Plötsligt har varvtalsaccelerationen blivit grymt snabb, så det är bara att dra i trean och fortsätta.



Inredningen är 1980-tal så det skriker. RS 500 hade elhissar och sollucka, Recaro-stolar och RS-emblemet i den lilla ratten och på panelen framför passageraren.

Accelerationen är beroendeframkallande, suget i kraften när turbon laddar fullt är magisk. Förvisso lever vår bil ett stillsamt liv numera som utställningsvinnare, men ägaren manar resolut på från passagerarstolen – you gotta give it all you've got! Så det är bara att stämpla fullt och reaktionen från motorn är underbar – för några sekunder ger den sken av att vara starkast i världen. Den spänner upp normalt så slätstrukna Sierra på ett underbart vis och med 460 hästar finns det effekt i överflöd.

Jag vet, det var ingen normal Sierra som hade skärmbreddarna, luftintagen och utsläppen eller jättevingen. Likaledes hade RS Cosworth och RS 500 aldrig i närheten av 460 hästar – i alla fall inte i standardutförande för gatbruk. På racerbanan, där RS 500 kom att bli sin tids verkliga gigant, var 460 hästar närmare sanningen. Om än i underkant.

Sittandes i Recaro-stolen är det omöjligt att missa den där jättevingen i backspegeln. Den ligger mitt i blickfånget och skär effektivt bort bakomliggande trafik. Så jag koncentrerar mig i stället på vägen framför. Modifieringen som gjorde RS Cosworth till RS 500 innebar en rad viktiga detaljer – varav de flesta på motorsidan. För att få ut mer effekt ur tävlingsmotorerna så krävdes först och främst ett större turboaggregat, därav Garrett T04. Med den extra kraften behövdes ett rejälare motorblock, vilket introducerades med RS 500 – motorn kallades för YBD. Mer bränsle behövdes också, så RS 500 fick dubbla spridare till insprutningssystemet per cylinder – åtta totalt. Men fyra av dem och bränsleledningen till dem var avstängda i produktionsbilen. Utöver detta märks en modifierad plenumkammare och större insugskanaler samt större intercooler.



Cosworths YBB-motor gav Ford den kraftkälla som behövdes för att vinna de stora racingloppen. Som mest runt 680 hästar i Australien när det begav sig.



Recaro-stolarna ger bra sittkomfort och fint sidostöd, utan tvekan några av dåtidens bästa stolar. Det är detaljerna som avgör. Mitt i bilen, alldeles bakom växelspaken sitter den lilla plaketten som förkunnar vad bilen är.

Rent visuellt så är det främst ännu större vinge och en extra spoilerläpp på bakluckan som märks. När vi tittar närmre framtill så märks fler luftintag. Dimljusen är ersatta med nät och ovanför registreringsskylten märks en extra liggande öppning, övriga liggande öppningar har gjorts större. Gummispoilern går djupare än på RS Cosworth samt fortsätter upp längs hjulhus-kanten. Inuti är det främst stolarna som sticker ut, i alla fall till en början. Recaro-stolarna var heta i mitten av 1980-talet men resten andas standard Sierra. Man känner liksom igen plasten och det är inget positivt.

Körupplevelsen bygger mycket på effekten. Att påstå att RS 500 är en rakt igenom involverande och njutbar pjäs på småvägar stämmer inte till fullo, den har inte samma fina närvarokänsla och exakta uppträdande som exempelvis samtida BMW M3 E30. Med det sagt, RS 500 är hårt satt och ger ett balanserat uppträdande genom kurvorna som är fjärran ifrån en standard Sierra. När den pressas genom kurvorna så kvarstår känslan av balans och understyrningen lyser med sin frånvaro. Styrningen är hyfsat rapp, men känslan tillbaka till föraren är inte lika bra. Växellådan är lite kärvare att hantera och kräver nästan att bilen går för fullt för att fungera som bäst. Bromsarna är lite okänsliga i sitt ingrepp med bitvis överdriven servoverkan, men de har bra bett och bra prestanda.



Det är få detaljer som avslöjar en RS 500 interiört, men gjutningen av plasten till rattcentrum talar sitt tydliga språk. Den femväxlade lådan har standardknopp och den härliga gjutna damasken. Kanske inte snyggast…

Det finns utan tvivel några detaljer som inte känns klockrena, vilket egentligen stämmer in även på de rena motorsportprodukterna som tävlade för 30 år sedan. Men Ford hade hittat det där hålet i reglementet som låste upp den mest sanslösa effekt som standardbaserad motorsport någonsin lyckats erbjuda. Det räckte för att bli näst intill oslagbara. Vid researcharbetet runt Ford Sierra Cosworth RS 500 fastnade jag på Youtube och blev beroende av gamla racerapporteringar.

Först WTCC, helt enkelt för att schweiziska Eggenberger-teamets (Fords fabriksteam vid tiden) svarta och röda Texaco-sponsrade Sierra RS 500-bilar var coolast i världen. Dessutom vann Eggenberger-teamet märkesmästerskapet och gjorde Sierra RS 500 till en världsmästarbil 1987. Roberto Ravaglia i en BMW M3 vann förarmästerskapet med en poängs marginal.

Sedan BTCC, från tiden då eldsprutande Kaliber-sponsrade RS 500 med Andy Rouse bakom ratten verkade näst intill oslagbar mot en hel drös andra RS 500 och lika många BMW M3. På snabba banor som Silverstone och Donington talade den raka fyrcylindriga tvålitersmotorn med jätteturbo i Sierra RS 500 sitt tydliga språk. Med runt 550 hästar spelade det ingen roll att M3 var kung i kurvorna. På de tightare banorna – det var en annan femma.

Vilket för oss in på racing-SM och finalen från 1991 som också ligger på Youtube. Där en helt underbar Peggen Andersson, med humörsvängningar som var nästan lika häftiga som hans BMW M3, skulle ta hem titeln. Lennart Bohlin i Sierra RS 500 vann den första av två finaler, men blev påkörd bakifrån i andra och föll på teknisk flagg som delades ut för att stötfångaren hängde på trekvart. Vilken skitgrej att förlora ett mästerskap på.



Kenneth Hansen förlorade inga mästerskap i Ford Sierra RS 500 – det blev bara segrar i den europeiska rallycrossen. Från 1989 till och med säsongen 1992 plockade han hem de fyratitlarna som stod på spel och han gjorde detgenom att vara både sjukt snabb och jämn. Under samma säsonger var RS 500 fullständigt oslagbar och utan tvekan bilen som krävdes för att vinna och ingen gjorde det bättre än Hansen. För övrigt är han en av de trevligaste motorsportmästare jag någonsin haft nöjet att träffa.

Att någon utomstående skulle ha tänkt tanken om Ford Sierra som rallycross- eller racevinnare i början av 1980-talet var helt verklighetsfrånvänt. Modellen presenterades 1981 som 1982 års modell och mottagandet blev ljumt. Ford Sierra var helt enkelt den brittiska motsvarigheten till Volvo 240. Inget onti det, Sierra gjorde jobbet i vardagen men var kort och gott lika upphetsande som ljummet vatten. I bästa fall.

XR4i-modellen med V6-motor och vinge skulle hjälpa upp ryktet en smula från 1983 – men den var knappast något rivjärn. Sierra RS Cosworth skulle komma att bli precis det som saknades i modellfloran på väldigt många sätt. Den förvandlade vardagstristessen till fest, dessutom med värsta dubbeldäckarvingen på bakluckan. Den väckte drömmar hos de som saknade medlen, den blev en vitamininjektion för hela Sierra-programmet som dragits med en tråk-stämpel sedan introduktionen 1982.

LÄS MER: Första RS 500 går på auktion

För Ford och motorsportchefen Stuart Turner började projektet kring Sierra RS Cosworth redan i april 1983 då beslut togs om att utveckla Sierra till en ny standardvagnsvinnare. Redan tidigt bestämdes att Cosworth skulle vara med på tåget. Inget märkligt i det, snarare självskrivet då Cosworth för Fords räkning hade utvecklat några av de mest framgångsrika motorsportmotorerna i form av DFV för Formel 1 (mest segerrika motorn inom Formel 1 någonsin med 154 segrar och tolv VM-titlar från 1967 och framåt) och BD-serien för rally och racing.

Som det slumpade sig så hade Cosworth redan utvecklat en motor, baserad på blocket från den så kallade Pinto-maskinen (internbenämnd T88-serien hos Ford med enkel överliggande kamaxel). Prototypen kallad YAA var en dubbelkamshistoria med fyra ventiler per cylinder, en konstruktionslösning som bara saknade turbo för att passa in i Stuart Turners och Fords behovsbild. Sagt och gjort, Ford beställde en turboversion av YAA och motorn fick internbenämningen YBB.

Kravspecifikationen var enkel, produktionsversionen skulle ge 180 hästkrafter och motorsportversionen 300. Cosworth å sin sida ställde två motkrav. Dels skulle motorn ge minst 150 kW (204 hästar) i produktionsversion och minst 15 000 motorer skulle tillverkas. Här ska vi nämna att YB-serien kom att bli Cosworths största volymsäljare någonsin med över 30 000 tillverkade motorer.

Kravspecifikationen under utvecklingen av RS Cosworth innehöll en rad prestandaattribut. Differentialbroms, låsningsfria bromsar, femväxlad förstärkt låda från Borg Warner, fyrkolvsok med ventilerade skivor fram, skärmbreddare, styvare fjädrar och uppdaterade dämpare, rejälare krängningshämmare samt styvare bussningsmaterial.

Tidiga tester i vindtunnel hade visat på stora lyftkrafter redan i relativt låg hastighet för standardversionen av Ford Sierra och därför var rejäla aerodynamiska hjälpmedel enda vägen framåt. Men riktigt så här rejäla var kanske inte riktigt med i planen från början. För att göra en lång historia kort så var det få inom den styrande gruppen hos Ford som gillade den där dubbla vingen på bakluckan och när projektet förhandsvisades för återförsäljarna i England var reaktionerna knappast positiva. Vilket skulle kunna bli ett stort bekymmer, för de dryga 5 500 bilarna som var planerade för de bägge modellerna behövde ju säljas.

Tillverkningen av de drygt 5 500 bilarna var ett äventyr i sig då RS Cosworth-bilarna tillverkades i Fords belgiska fabrik i Genk – fast motorerna tillverkades i England. När det var dags att modifiera till RS 500-utförande så föll uppdraget på Aston Martin Tickford i Newport Pagnell. Tillbaka till England med andra ord. Visst är det intressant att se hur mycket eftergifter Ford var beredda på för att förverkliga de där 500 bilarna. Men det var det värt och i min värld så var det på andra sidan jordklotet som de fetaste motorsportögonblicken utspelades.

LÄS MER: Världens dyraste Sierra?

Låt mig presentera mannen, myten och förarlegenden från Australien – Dick Johnson. Lika mycket legendarisk förare som teamägare och bilbyggare. Jag minns att Screensport visade sammandrag från Bathurst där Johnsons sjukt snygga Shell-sponsrade röda och gula RS 500 regerade.

När Godzilla (det vill säga Nissan Skyline med turbomatad V6 på 600 häst och fyrhjulsdrift) tog över i början av 1990-talet ville Johnson ändå inte erkänna sig besegrad utan trimmade ännu mer och körde ännu hårdare – magiskt.

Det finns ett skönt uttalande från honom om effektmätning av de där RS 500-motorerna från början av 1990-talet, att de som mest gav 90 hästkrafter när de effektmättes utan turbo. Jo, du läste rätt. Med aggregatet monterat och laddtrycket uppskruvat till 2 bar lyckades man få ut

680 hästar ur den där Ford Cosworth tvålitersfyran. 680 hästar! Återigen, du läste rätt. Jag kan varmt rekommendera ett besök på Youtube, sök på Dick Johnson Sierra RS 500 Bathurst. Jag ger inte mer instruktioner än så, för det kan inte bli fel. Extra bra blir det när man tydligt ser att Nissan Skyline-bilen är snabbare – men Johnson krigar ändå upp jämsides med sin RS 500. Bilen rycker till och sätter sig lite över baken vid varje växling, kraften verkar aldrig ta slut och accelerationen bara fortsätter. En ögonblicksbild som samtidigt får sammanfatta allt runt Ford Sierra Cosworth RS 500.

Varför finns RS 500?

Upprinnelsen till både Sierra RS Cosworth och RS 500 låg i det nya regelverk som presenterades då Internationella Bilsportförbundet stöpte om klasstrukturen inom rally och racing (formelbilsklasserna exkluderar vi i detta resonemang för enkelhetens skull) i början av 1980-talet.

Fyra grupper presenterades – A, B, C och N. Grupp C var det nya sportvagnsreglementet som gav oss bilar såsom Le Mans-vinnarna Porsche 956 och 962, Jaguars XJR-serie samt Saubers silverfärgade C-bilar med Mercedesmotorer. Grupp B var tänkt för både rally och racing, men kom bara att användas inom rally tills reglementet förbjöds i förtid efter säsongen 1986 då bilarna ansågs för farliga.

Återstår då grupp A och N, två reglementen som tog sin bas i normala produktionsbilar som sedan tilläts mer eller mindre modifiering. Grupp N var nästan standard och grupp A mer trimmat. För att kvala in i grupp A så krävde FIA att 5 000 av den berörda modellen byggdes under ett år. Dessutom tilläts en Evo-version i serie om 500 bilar för att homologisera nya delar. Därav RS 500.

Ford Sierra Cosworth RS 500 1987

Pris

Ursprungligt pris (1987): Kostade £19 950 i England. Vanlig RS Cosworth kostade samtidigt £15 950. Uppskattat pris (2018): En bit över miljonen…

Motor

Bensin, fyrtakt. Fyrcylindrig radmotor, dubbla överliggande kamaxlar. Fyra ventiler per cylinder. Turbo. Bränsleinsprutning. Borrning/slag 90,8/76,9. Cylindervolym 1 993 cm3. Max effekt 224 hk vid 6 000 r/min. Max vridmoment 280 Nm vid 4 500 r/min.

Kraftöverföring

Frontmotor, bakhjulsdrift. 5-växlad manuell växellåda.

Hjul

Lättmetallfälgar, sju tum breda. Däck 205/50 VR 15.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 261, längd 446, bredd 173, höjd 138. Tjänstevikt cirka 1 350 kg. Tank 65 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 6,1 s, toppfart 241 km/h.

Bränsleförbrukning

Uppgifter saknas för produktionsmodellen.

Klassiker

13. Peppigt paket!

Fredrik Nyblad

2019-01-04, 8:00

Årets Klassiker 2019?

Här är kandidat nummer sju: Triumph GT6.



Designern Giovanni Michelotti var mannen som lyckades förvandla den öppna Triumph Spitfire-karossen till en elegant coupé.

Till skillnad från Spitfire fick GT6 som namnet antyder en sexcylindrig motor, lånad från Triumph Vitesse. Det tryckte man hårt på när presenterades och GT6 var också snabbare än konkurrenten MGB GT. Sprinten till 100 km/h klarade GT6 på 12,8 sekunder, det var 1,4 sek. snabbare än MG:n. Dessutom var GT6 ett par tusenlappar billigare.

Åren 1966-73 tillverkades knappt 41 000 exemplar, vilket gör GT6 betydligt ovanligare än sin öppna kusin Spitfire.

David Schmidt köpte Triumphen som en 30-årspresent till sig själv och gav sig snabbt in på en nuts-and-bolt-renovering. Bland annat lyftes karossen från ramen som blästrades och lackerades. Renoveringen tog lång tid tycker David men det är han nog helt ensam om. Efter bara två år var han klar!

ViBilägare

14. Roligaste bilmärket!

Calle Carlquist

2019-01-05, 10:37

Lova att inte berätta det här för någon men det finns ett numera nästan okänt bilmärke som är mycket roligare än alla andra. Tag bara en sådan sak som de slogans företaget rört sig med under åren: ”We do compact”. Eller ”We make it compact”. Vad tycks om ”Innovation for tomorrow”? Min favorit: ”Light you up”.



Det finns något rörande enkelt och intagande över de där meningarna, eller hur? Befriande tycker jag, inte minst i ljuset av den aggression många tillverkare älskar att sprida omkring sig, med bilnamn som Ford Raptor, Chevrolet Bison och Dodge Hellcat. Eller allt skryt om meningslösa varvtider runt Ringen.

Bilmärket jag talar om är förstås Daihatsu, helägt dotterföretag till Toyota och numera ett av världens äldsta bilnamn. Daihatsu grundades som motortillverkare redan 1907, för 111 år sedan, och har under decennierna sedan 1960-talet gjort sig känt (nåja!) för rader av små, delikata bilar som med förunderlig träffsäkerhet nästan (men inte riktigt) sett ut som större, mer kända motsvarigheter – inte sällan europeiska.

Daihatsu kom till Sverige i slutet av 1970-talet med den trecylindriga fyradörrarsbilen Charade, en verkligt liten rackare som blev känd för sin bensinsnålhet. Charade fanns kvar i ett par generationer, mot slutet också med fyrcylindrig motor och fyrhjulsdrift – udda till tusen. En jeep kallad Feroza och en bonsai-SUV vid namn Terios förgyllde också våra vägar ett tag, men numera är märket tyvärr helt borta från Europa.

Det är som tillverkare av så kallade kei-cars Daihatsu blivit mest känt, alltså de inhemska mikrobilar som av skatteskäl får ha motor på som mest 660 kubikcentimeter. I denna genre har Daihatsu utvecklat ett mästerskap i roliga, kreativa och inte sällan rent knasiga modeller.



Titta på bara på det här bildgalleriet, Daihatsus laguppställning på bilsalongen i Tokyo nu i januari. Det är rena fruktsalladen av färger och former!

Daihatsu Copen är måhända en smula bekant som minimal ”plåtcabriolet” för somliga läsare, det ska visst finnas ett och annat exemplar av modellen i Sverige. Nu kommer den som riktig coupéversion också, med turboladdad trea på 660 kubik och antingen femväxlad låda eller steg-lös automat. Den vore kul att se här!

Lilla Mira kommer i specialversioner kallade Tocot, inte så tokigt! Den ena är en bjäbbig mini-GTI med vinge på taket och allt, den andra en tvåfärgad leksaksaktig skapelse med takräcke fyllt av färgglada … ja, vad det nu är. Kul hur som helst!

Move Canbus heter den uppenbarligen jättelyckliga, minimala minibussen med skjutdörr och retroartat takräcke. Hit med den, vet jag!

Frukt- och grönsakshandlare jorden runt vill förstås dra till sig kunder med hjälp av en Daihatsu Hijet Marche. När blev du så sugen på blomkål och bananer senast?




TOCOT
TOCOT
TOCOT


Daihatsu
HIJET


COPEN

15. Quiz: C-bilar

Mårten Carlsson, 2019-01-04, 21:34

KLASSIKERNÖTEN 373

C - en tonart, en vitamin, och en begynnelsebokstav för diverse bilmodeller genom åren. Hur många av bilarna på C känner du igen?



[***Starta quizet!***]

16. Grattis Lancia Gamma!

Carl Legelius 9 januari 2009

I dag den 9 januari då Gunnar och Gunder har namnsdag firar vi Lancia Gamma!



Gamma är den tredje bokstaven i det grekiska alfabetet, efter Alfa ochBeta och före Delta och Epsilon.

Lancia Gamma var märkets prestigemodell mellan 1976 och 1984. Den var framhjulsdriven och hade en fyrcylindrig boxermotor i lättmetall som ursprungligen utvecklats för Flavia-serien i slutet av 1950-talet.

Gamma fanns som sedan med fastback och tvådörrars coupé. En genuint udda bil som sålde i liten omfattning, endast ca 15 000 sedaner och drygt 6 000 coupeér blev det.I Sverige finns bara en handfull.

Gamma ersattes sedan av Thema som utvecklats i samarbete med Saab (9000) och Fiat (Croma).



Coupéversionen av Gamma var stor och bekväm.





SLUT